



KØBENHAVNS KOMMUNE
Vesterbro Lokaludvalg

22. april 2008

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Miljø
Postboks 259
Kalvebod Brygge 45
1502 København V

Høringssvar vedr. Agenda 21-plan 2008-2011

Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe har gennemgået det udsendte høringsmateriale på et åbent møde i Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe samt på Lokaludvalgsmøde den 17. april 2008, og skal her fremkomme med vore bemærkninger.

Det er godt at se, at Københavns Kommune tager sin forpligtelse vedr. udarbejdelse af en Agenda 21-plan alvorligt og præsenterer et meget stort skrift med mange vigtige indsatsområder.

Selv om planen rummer mange spændende tanker og visioner, mener vi dog at den generelt bærer præg af at være luftig. Vi har specielt lagt mærke til, at en stor del af målene er meget procesorienterede med forslag om udrednings- og planlægningsperioder, hvor der snarere er brug for mere konkrete mål. Mange af de skitserede mål fastsætter, at nogle omstændigheder skal undersøges og/eller der skal laves planer for fremtidige indsatser, frem for at påbegynde en egentlig indsats i planperioden. På den måde vil adskillige indsatser først for alvor kunne påbegyndes i næste planperiode.

Især vil vi påpege vanskelighederne ved at nå det opstillede mål om en reduktion på 20 % i CO₂-udledning i år 2015, når man vil bruge perioden frem til 2010 på udredning og undersøgelser.

Vi vil derfor opfordre til, at der i de målsætninger planen opstiller bliver lagt meget større vægt på operative, handlingsorienterede og konkrete mål med målbare succeskriterier. Det gælder især indsatsen for at reducerede CO₂-udledningen tilstrækkeligt.

Vi har ligeledes lagt mærke til, at trafikområdet ikke har fået sit eget kapitel, men dels bliver nævnt med en meget vag målsætning under kapitlet om Bæredygtig Byudvikling, dels bliver behandlet som et underordnet punkt under temaet om Miljø og Sundhed. I lyset af, at trafikken både generelt for hele samfundet og specifikt for København er det miljøområde, som er mest ude af kontrol, finder vi det uheldigt, at det ikke får en mere fremtræ-

Vesterbro Lokaludvalg
Valdemarsgade 4
1665 København V
rw@okf.kk.dk
Tlf.: 26 30 07 90

Formand:
Niels Vestergaard
nielsv@post11.tele.dk
Tlf.: 40 97 73 78

www.vesterbrolokaludvalg.kk.dk

dende plads. Arbejdet med reduktion af trafikbelastningen, nedbringelse af den trafikfremkaldte forurening, nedbringelse af CO₂-udledningen fra trafikken, reduktion af støjgener og forbedring af forholdene for de svage trafikanter er både så presserende og så komplekst at det skal vies stor opmærksomhed.

Vi vil derfor opfordre til, at 'trafik' får sit eget selvstændige kapitel og behandles langt mere alvorligt og tilbundsående end hvad tilfældet er. I den sammenhæng vil vi gerne gøre opmærksom på de mange lokale trafik- og byrumsplaner, der er udarbejdet lokalt (både i samarbejde med Københavns Kommune og i selvstændigt regi), som indeholder gode forslag og konkrete løsninger på specifikke problemer. Det er i den sammenhæng vigtig at pointere, at målene i et sådant selvstændigt kapitel også skal være handlingsorienterede, målbare og konkrete og skal ligge i selve planperioden.

Vi har lagt mærke til at Agenda 21-planer ikke er opmærksom på nye bæredygtige teknologier. Dette er særligt åbenlyst i forbindelse med transport og byggeri. Københavns Kommune har for nyligt besluttet at introducere el-busser til kollektiv transport i middelalderbyen, hvilket vi gerne vil rose Københavns Kommune for. Men i Agenda 21-planen savner vi generelt fokus på mulighederne i de nye teknologier og visioner for brugen heraf.

Mht. bæredygtigt byggeri er det problematisk at der ikke er opstillet målsætninger vedr. skærpede krav til renoveringer i den eksisterende bygningsmasse. Planen nøjes med at henvises til publikationen "Miljø i Byggeri og Bolig" og frivillige aftaler med bygherrer.

Udkastet til Agenda 21-plan nævner, at planloven ikke giver mulighed for at stille bindende miljøkrav til det enkelte byggeri, men at man vil arbejde for at ændre lovgivningen. Vi mener imidlertid, at man må stræbe efter at gå mere offensivt og ambitiøst til værks også under den eksisterende lovgivning. Der mangler yderligere incitament for den private bygherre og yderligere muligheder for at gøre bæredygtigt byggeri favorabelt for bygherren. I mange storbyer er det normal kutyme, at myndighederne indleder forhandlinger med bygherrer i forbindelse med byggeandragender. På lignende måde kan enhver lokalplansag bruges som forum for en forhandling med bygherren, og i den forhandling kan høje miljøkrav gøres gældende.

Vi savner yderligere målsætninger om, hvorledes Københavns Kommune kan stille krav til private bygherrer under den eksisterende planlovgivning. Desuden kan man i arbejdet for at ændre planloven også stræbe efter at gøre lokalplanlægningen til et mere offensivt redskab.

Derudover ved vi af erfaring fra Vesterbro, at der er problemer med blot at implementere de eksisterende "Miljø i Byggeri og Bolig" overholdes i forbindelse med kommunalt byggeri. Den overstående byfornyelse på Vesterbro er et strålende eksempel på kommunalt støttet byggeri, hvor disse krav ikke er blevet overholdt.

Agenda 21-planen bør indeholde anvisninger for, hvorledes man ønsker at sikre at de allerede eksisterende krav i det kommunale og kommunalt støttede byggeri.

Ud over de ovenstående generelle betragtninger har vi en række specifikke forslag til planen og dens målsætninger:

Vandforbrug: Vi bifalder målsætningen om at bruge mere sekundavand. Planen nævner, at sekundavandet skal udgøre mindst 2 % af det samlede vandforbrug i 2011. Man kan med fordel tilføje en mere ambitiøs målsætning om en højere andel i perioden efter 2011.

Affald: Vi bifalder målsætningen om øget genanvendelse, men foreslår at der sættes mere præcise mål for hvor en andel der skal genanvendes. Udvikling af "byttehyldekonceptet" er en spændende idé. Man kan tilføje, at alle muligheder for affaldssortering skal styrkes, herunder kan det være en prioritet i de gårdrenoveringer som kommunen støtter.

Trafik: Vi er klar over at kommunen gør hvad den kan for at få så ambitiøs en miljøzoneordning som muligt, men der er også andre instrumenter man kan bringe i anvendelse, dels for at forbedre luftkvaliteten, dels for at nedbringe trafikens klimabelastning.

- Man kan arbejde mere offensivt for udbredelsen af alternative drivmidler, herunder brint og el, bl.a. i kommunens egne køretøjer, i taxier og i busser.
- Planen skal rumme målsætninger om at fremme en funktionsblandet by, hvilket kan understøtte en mindskelse af behovet for biltransport
- Planen skal rumme målsætninger om at fremme et varieret og dynamisk forretningsliv, hvor kunderne ikke er afhængige af biltransport. Man kan i dialog med de næringsdrivende søge løsninger for tilgængelighed — gode forhold for cyklister, god adgang fra offentlig transport, gode parkeringsmuligheder for cyklister — og for varetransport til hjemmet.
- Det bør også undersøges, om partikeludledningen fra tog udgør et selvstændigt problem, og om man på den baggrund skal stille krav til togdriften.

Luft i øvrigt: Planen nævner intet om den partikelforurening der kommer fra brændeovne. I København udgør forureningen fra trafikken naturligvis et væsentligt større problem, men i kvarterer med villaer og rækkehuse kan forureningen fra brændeovne væ-

re kritisk. I samarbejde med kommunens skorstensfejere bør man bidrage til udbredelse af viden om korrekt fyring og stille krav til ovnene og skorstenene.

Badeanlæg: Planen bør nævne, at der skal opføres et badeanlæg ved Havneholmen på Vesterbro.

Klimatilpasning: Selv om det er vigtigt med en offensiv og ambitiøs indsats for at reducere udledningen af drivhusgasser og dermed afbøde de værste klimaforandringer, så er nogle klimaforandringer allerede undervejs, og de kan medføre mere ekstremt vejr med bl.a. kraftige skybrud. Det er et selvstændigt mål i politikken for byens grønne områder, at disse kan være et element i klimatilpasningen. De kan give ly for ekstremt vejr, opsuge overskydende vand ved skybrud og bruges som vandafledning.

Grønne områder: Der er mange gode tanker i kapitlet om byens grønne områder. Bl.a. bliver det på s. 44 nævnt, at der i de tætte bydele skal skabes mindre grønne områder. Vi vil gerne tilslutte os den idé. Netop i de tætte bydele er det vigtigt, at der stadig er et grønt element med enkeltstående træer i byrummet, hængende haver fra hustagene og forskellige former for gavlbevoksning hvor muligt. Desværre gør man med udbygningen af faste underjordiske anlæg umuligt for træer at gro på mange af de tætte bydeles åbne områder. Muligheden for træbeplantning bør derfor medtænkes ved placeringen og udviklingen af faste anlæg.

Opsummering:

- Ikke blot udredning og planlægning, men aktiv indsats med det samme
- Konkrete, målbare succeskriterier.
- Trafik skal have en langt mere fremtrædende plads.
- Øget fokus på nye teknologier.
- Indsatser der sikrer bæredygtigt byggeri.
- Overhold kravene i "Miljø i Byggeri og Bolig".

Med venlig hilsen

Niels Vestergaard
formand
Vesterbro Lokaludvalg